



Cahier d'acteur n°47

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Les entreprises de Travaux Publics du Cher mobilisées pour le projet LGV POCL

Il est impératif au-delà de l'amélioration du temps de parcours entre Paris et Lyon que le projet desserve de façon optimale le Département du Cher et les Départements limitrophes pour profiter de la **dynamique de développement** d'un tel aménagement.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Syndicat des Entrepreneurs
Travaux Publics du Cher**
32, rue Charles Sanglier
45000 ORLÉANS
Tél. : 02 38 54 12 27
Fax : 02 38 53 93 29
centre@fntp.fr

Proche et lointaine à la fois, la ville de Bourges, de par sa situation géographique se trouve entravée dans ses ambitions de développement, en dépit de ses indéniables **atouts** (la diversification économique et industrielle, le pôle universitaire de recherche et d'excellence, la spécialisation sur le risque industriel et le tourisme).

Cette infrastructure est en effet particulièrement importante pour la **ville de Bourges et le département du Cher** puisqu'en dépit de leur proximité de la région parisienne et lyonnaise, ils ne peuvent pas actuellement accéder au réseau LGV interconnecté. **N'est-ce pas un des piliers fondateurs du projet que d'apporter une réponse à l'isolement du centre et à l'accessibilité de son territoire ?**

Les travaux publics dans le Cher :

- **70 entreprises** dont 30 de plus de 10 salariés
- **1110 salariés** en emplois de proximité non délocalisables.
- **185 M€** de chiffre d'affaires

Les travaux publics

- Favorisent le développement économique et l'emploi
- Aménagent le cadre de vie
- Améliorent l'environnement
- Permettent aux hommes de mieux communiquer

Un projet d'intérêt général

- **Relier** BOURGES, le département du CHER et le centre de la France au réseau grande vitesse.
- **Réduire le temps** de parcours à destination des grandes métropoles (PARIS et LYON) au départ de BOURGES.
- **“BOOSTER”** la reconversion industrielle et économique de BOURGES et du département du Cher.
- Apporter à BOURGES une dimension et un rayonnement **international** avec la liaison aux “LGV européennes” et la proximité de l'aéroport

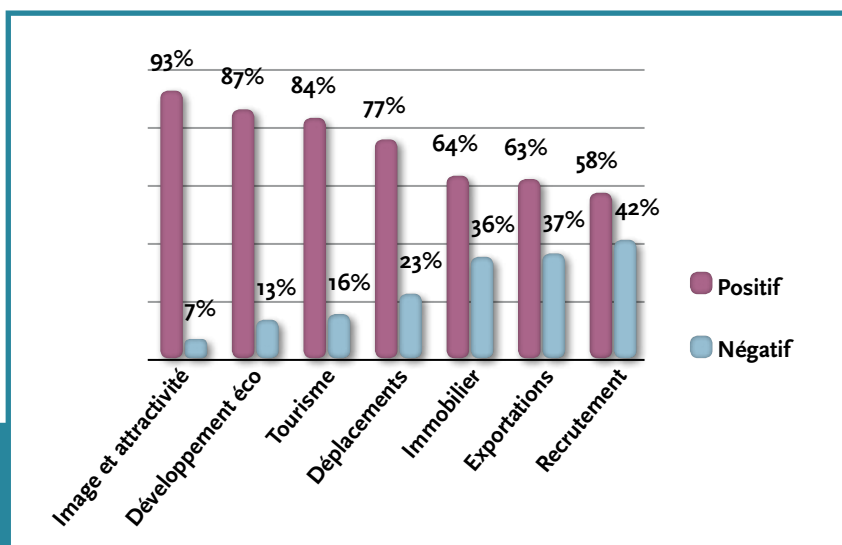
Marcel-Dassault de Châteauroux, infrastructure complémentaire au projet.

- **Réaliser une liaison alternative pertinente** à la ligne LGV Paris Lyon qui tend à la saturation (38,9 millions de passagers en 2008 / 57 millions en 2025).

Les entreprises de Travaux Publics du Cher soutiennent le tracé “OUEST” qui répond à des logistiques d'aménagement du territoire central de la France et qui offre la desserte la plus rapide du Cher permettant des allers-et-retours dans la demi-journée vers Paris et Lyon depuis BOURGES.

“Booster” la reconversion industrielle du CHER et de l'agglomération de Bourges

La Croissance et l'Emploi, les effets positifs d'une LGV, l'exemple des liaisons RHIN – RHONE et EST



LGV Est, des effets positifs sur l'économie de Champagne-Ardenne
Source : enquête CCI - chefs d'entreprise

LGV Rhin / Rhône, porteuse d'emplois et de consommation :

- **6 000 emplois** pendant la durée du chantier (directs et indirects),
- **90 M€** d'achat locaux des personnels en grand déplacement,
- **2,3 M€** d'investissements,
- **194 M€** de travaux réalisés par les entreprises locales.

LA CREATION DE VALEUR DU FAIT DE L'ELARGISSEMENT DES DESTINATIONS RENDUES AISEMENT ACCESSIBLES

est un des enjeux de la réalisation de la LGV POCL qui permettrait de renforcer les relations entre, notamment les aires urbaines de la région, Paris et, au-delà, les pôles nationaux et européens.

Le choix du département du Cher

Un tracé au plus près des attentes des habitants et industriels, des principaux pôles urbains de notre région centre et des exigences d'aménagement de nos territoires.

La Fédération Départementale et Régionale des Travaux Publics du Centre estime que le tracé optimum de la LGV est celui qui permettra d'atteindre simultanément les objectifs suivants :

OPTIMISER la réduction du temps de parcours pour rejoindre l'interconnexion LGV Sud / Ile de France, le Sud Est (Lyon et au-delà) et l'Europe du Sud ainsi que Paris de façon à situer, à cet égard, Bourges – Vierzon, Châteauroux et Blois à environ 1 heure de la capitale.

INTEGRER la LGV à la chaîne globale des transports de la région :

■ Ferroviaire classique (TER etc..) pour garantir un développement déconnecté irriguant le tissu des villes moyennes (Blois, Châteauroux...) de la Région Centre en cohérence avec les efforts déjà consentis par le Conseil Régional dans ce sens (modernisation des infrastructures existantes, électrification de la transversale Nantes Lyon...).

■ Intermodale en assurant un lien étroit avec le mode de transport aérien. L'accès rapide aux aéroports internationaux offrirait une opportunité aux Entreprises de la région de se développer vers l'export.

La pérennité des Entreprises Régionales passe par leur développement à l'international.

Les enquêtes réalisées au cours des trois dernières années par la C.C.I.R. Centre, montrent que les Entreprises du Centre vendent leurs produits à la Belgique, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et les Pays-Bas.

Soit autant de destinations accessibles à partir du réseau Européen à grande vitesse ferroviaire et pour lesquelles un raccordement aux principales villes aurait pour principal effet de rapprocher les Entreprises Régionales de leurs clients étrangers.

CREER une gare nouvelle à l'ouest de Bourges aisément accessible de Vierzon ou Issoudun consolidant ainsi le potentiel de développement de l'agglomération de Bourges et plus largement celui de notre espace régional.

Le conseil économique, social et environnemental, ainsi que la Région Centre, estiment qu'un tracé occidental OUEST de la LGV POCL, connecté au POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) modernisé, permettrait :

- D'une part, d'apporter une alternative possible et efficace au projet de LGV Poitiers – Limoges,
- D'autre part, d'optimiser les flux de transport de la LGV POCL.

Protéger l'environnement par le choix de la LGV POCL

Source : Syndicat des Entrepreneurs Travaux Publics du Cher



Le TGV, "Champion" des modes de déplacement faiblement émetteurs de CO₂ et de carbone, selon le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) un objectif annuel de rejet d'environ 3 milliards de tonnes de carbone par an permettrait de stabiliser leur concentration dans l'atmosphère. Avec la population mondiale actuelle et considérant que chacun disposerait de même droit à "émettre", ce droit individuel serait de 500 kg de carbone par an. Sans tenir compte des émissions dues à la construction des infrastructures et des matériels, cela autoriserait à :

- effectuer **1 aller-retour Paris - New-York en avion** ;
- parcourir **15 000 km en citadine** (120gCO₂/km, 4l/100 km) ;
- parcourir **8 000 km en berline** (220gCO₂/km, 7,5l/100 km) ;
- faire **18 fois le tour de la terre en TGV**.

La LGV est donc une réponse pleinement appropriée aux enjeux de réduction de

CO₂. Elle est d'autant plus pertinente qu'aujourd'hui, en région Centre, la part du transport ferré dans l'ensemble des modes de transport utilisés est très faible.

Des solutions techniques permettant de réduire le temps de retour à l'équilibre carbone (14 à 21 ans selon les scénarios), les enseignements de la LGV Rhin-Rhône, 20 à 25 % des matériaux mis en place sur la LGV Rhin-Rhône ont fait l'objet d'un traitement aux liants hydrauliques (chaux, ciment et dérivés). La chaux a représentée 33 % des émissions des travaux de génie civil. Par son processus de fabrication, la chaux est ainsi le poste le plus générateur d'émissions de gaz à effet de serre. L'action prioritaire est donc la réduction des volumes de chaux consommés. Cette évaluation doit se faire dans le cadre d'une approche environnementale globale (préservation des milieux naturels sensibles, zones humides, zones agricoles etc.) :

- **Anticiper** la planification des travaux afin de permettre un séchage des matériaux humides sur une plus longue durée, d'améliorer leur portance et réduire d'autant les besoins de liants hydrauliques.
- **Ouvrir** un nombre suffisant de carrières proches du chantier pendant la période de construction (sources RFF).

CONCLUSION

LA FEDERATION DEPARTEMENTALE DES TRAVAUX PUBLICS CENTRE APPELLE DE SES VŒUX :

LA REALISATION DE LA LGV POCL pour une croissance respectueuse de l'environnement, pour l'emploi et donner enfin sa chance au Centre de se développer à la hauteur de ses ambitions et de ses atouts ; y renoncer serait rédhibitoire pour notre avenir.

UN TRACE OCCIDENTAL pour donner son plein effet à cette infrastructure ferroviaire et accroître le bénéfice espéré sur le plan socio-économique pour Orléans et le réseau de villes moyennes de la région. Ces choix doivent être dictés par les exigences d'aménagement durable de nos territoires.



Syndicat des Entrepreneurs
Travaux Publics du Cher
32, rue Charles Sanglier
45000 ORLEANS
Tél. : 02 38 54 12 27
Fax : 02 38 53 93 29
centre@fntp.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL